航空ファン

KOKU-FAN

ワイドカラ

WIDE COLOU

愛知
零式三座水偵



カラー：米空母キティホークの搭載機

☆特 集☆ＮＡＴＯの主力戦術支援機トーネード

旧日本機で武装したインドネシア空軍

'78 5 MAY

BUNRIN-DO JAPAN

$3.30



CARRIER FIGHTERS ABOARD CV-63 KITTY HAWK

米空母：CV-63
キテイホークの艦載機



△離艦するVF-114 のF-14Aトムキャット
△F 14A Tomcat of VF 114 leaving the ship

▽第3カタパルト上で発進準備中のVF-114のF-14トムキャット。
▽F 14 Tomcat of VF 114 on the third catapult





△アングルド・デッキの第3カタパルトから離艦した，第114戦闘飛行隊（VF-114）所属のF-14Aトムキャット。胴体下面には容量267ガロンの増槽を装備している。

△F-14A Tomcat of VF-114 carrying a 267 gal fuel tank under the fuselage.

▽訓練飛行を終え着艦したVF-114のF-14Aトムキャット。主翼をいっぱいに広げ，両垂直尾翼間のエア・ブレーキを開いている。また，アレスティング・フックが着艦用ワイヤを引っかけた状態がよくわかる。

▽Note the air brake is opened and the arresting hook bites the wire. F-14A Tomcat of VF-114





△主翼を後退させ，フライト・デッキをカタパルトに向けタキシングする第213戦闘飛行隊(VF-213)所属のF-14Aトムキャット

△F-14 Tomcat of VF-213 with her wing folding backward taxiing toward catapult

▽F-14A Tomcat with AIM-7 Sparrow missile under the wing

▽主翼下にAIM-7Fスパロー・ミサイルを装備して訓練飛行に向う，VF-213のF-14Aトムキャット









[illegible]に着艦[illegible]

[illegible] VF-213 [illegible] Kitty Hawk



フライト・デッキでVF-213のF-14AにAIM-7Fスパロー・ミサイルを搭載作業中の兵器要員。

Men are busy fixing the AIM-7 Sparrow missile on a F-14A of VF-213 at the Kitty Hawk flight deck.



[illegible]のA-6Eイントルーダー

［右］アングルド・デッキから離艦したVA-52所属の空中給油機KA-6D。

［下・左］タッチ・アンド・ゴーの訓練をする第131電子戦攻撃飛行隊(VAQ-131)所属の電子妨害，警戒機EA-6Bプラウラー。

［下・右］キティホークに飛来し，離着艦訓練をしている海兵第121全天候攻撃飛行隊(VMA(AW)-121)所属のA-6Eイントルーダー。

(Right) — KA-6D tanker of VA-52 taking off from the angle deck

(Below left) — EA-6B Prowler of VAQ-131 while in "touch & go" training

(Below right) — A-6E Intruder of VMA (AW)-121









◁着艦する第7偵察攻撃飛行隊(RVAH-7)所属のRA-5Cビジランティ.

▽ウェーブ・オフする第1艦隊偵察飛行隊(VQ-1)所属のLA-3B. VQ-1はグァム島のアガナ基地をホームベースにしており，同機は分遣隊としてキティホークに搭載されている.

◁RA-5C Vigilante of RVAH-7 [illegible] on.

▽EA-3A of VQ-1 in waving-off. This is [illegible] dispatched unit of the squadron based at Guam.





313



NH
7998
AVY
712
12



△ウェーブ・オフする第122空母早期警戒飛行隊(VAW-122)所属のE-2Cホークアイ。
△E-2C Hawkeye of VAW-122 waving off

▽艦橋前のフライト・デッキに翼を休める手前からS-3A、KA-6D、A-6E、F-14A。
▽S-3A, KA-6D, A-6E, and F-14A (from this side) on the flight deck beside the island



マレーシアに駐留している
オーストラリア空軍のミラージュ部隊



マレーシアのバターワース空軍基地に駐留している，オーストラリア空軍第75飛行隊所属のミラージュIIIO。尾翼と主翼の黄色い三角は飛行中パイロットの目視が容易なための新塗装である。

Mirage IIIO of RAAF, No.75 Sqdn. at Butterworth AB, Malaysia. Yellow triangle markings on the tail and wing are for pilots' easy visibility.

RAAF MIRAGE AIRCRAFT STATIONED IN MALAYSIA

(Photo by Peter Greve)


(Photo by Peter Greve)



(Photo by Peter Greve)

第3飛行隊所属のミラージュIIIO。

Mirage IIIO of No.3 Sqdn



(Photo by Peter Greve)

◁第75飛行隊の複座の戦闘／練習型ミラージュⅢD。
▽フライトラインで整備中の第75飛行隊のミラージュⅢO。

マレーシアのバターワース空軍基地にはオーストラリア空軍の第3，75の2飛行隊が駐留しており，マレーシア空軍と協力して東南アジア地方の防衛にあたっている。

◁ Mirage IIIC of No. 75 Sqdn. Two seat training/combat type.

▽ Mirage IIIO of No. 75 Sqdn in maintenance at a flight line.

Royal Australian AF No. 3 and No. 75 Squadrons are stationed at Butterworth, Malaysia, for the defense of Malaysia in cooperation with the local Malaysian AF.

(Photo by Peter Greve)



フィンランド空軍のミグ戦闘機
FINLAND AF MIG FIGHTERS (Photo by George J. Kamp)



第31戦闘飛行隊のミグ-21F。垂直尾翼には飛行隊のエンブレムである"ブラック・リンクス"が描かれている。





フィンランド空軍のミグ21戦闘機



FINLAND AF MIG-21 FIGHTERS (Photos by Goerge J.Kamp)



前ページとこのページは編隊飛行するフィンランド空軍第31戦闘飛行隊所属のミグ-21F "フィッシュベッドC"。同空軍では1960年代初めにソ連から2飛行隊分のミグ-21を購入，現在はスウェーデン製のサーブ35 "ドラケン" とともに迎撃戦闘用に使用されている。

MiG-21F Fighters of 31st Squadon in formation flight.



◁訓練飛行を終えドラッグシュートを引いて着陸した，第31戦闘飛行隊所属のミグ-21F"フィッシュベッドC"。

Complating training flight, a Mig-21F in final approach.

▽針葉樹に囲まれたエプロンを訓練飛行に向けタキシーアウトする第31戦闘飛行隊所属のミグ-21F。

Taxing for traning flight.





航空自衛隊向け　T-3初等練習機

このT-3 初等練習機は，富士重工が現在航空自衛隊で使用中のT-34初等練習機を大幅に改良し，エンジン出力をはじめ，離着陸，上昇，最高速度等の性能を向上，また通信，計器飛行関係装備を近代化したもので，初級操縦教育の第一段階において有視界飛行および計器飛行の基本操縦法等幅広い訓練課目が実施できる高性能機である。上の写真は去る1月17日に初飛行に成功した1号機。

No.1 production machine of Fuji / JASDF T-3 trainer is publicly shown at Utsunomiya plant, Tochigi, 7th March 1978

JASDF's New Star, Fuji T-3 Primary Trainer





△飛行中のT-3第2号機。機体は白と赤で塗り分けられた派手な塗装になっている。

First T-3 in demonstration flight



▷去る3月7日に行なわれたT-3 第1号機完成式でロールアウトする最新鋭初等練習機T-3の1号機。

▽T-3 第1号機。航空自衛隊にはこの1号機が3月末に納入されるのに引続いて53年度中に12機の納入が予定されている。

JASDF will receive the No.1 T-3 in late March. During 1978 total of twelve machines are expected to be delivered to JASDF





イギリス空軍の"ピューマ"ヘリコプタ (Photo by Rolls Royce)

山岳地帯で演習する地上部隊を支援するイギリス空軍の"ピューマ"ヘリコプタ。上は荒地に着陸するピューマ。下は地上部隊の兵士輸送のため草原の仮設降着場に着陸したピューマ。

(Photo by Rolls Royce)

Scout helicopters, flown by men of the Army Air Corps, are operating with the Pumas moving troops and supplies to and from forward positions in a dangerous watch and wait operation.

Royal Air Force Strike Command Puma Helicopterrs





オランダ海軍のヘリコプタ

(Photo by Rolls Royce)

▽編隊飛行するオランダ海軍のヘリコプタ。左からウエストランド・リンクス，アグスタ・ベル204 B，ウエストランド・ワスプ。

Lynx, Bell 204B, Wasp, trio helicopters of Netherland Navy Air Corps in formation

(Photo by Rolls Royce)

△オランダ名物の風車のある田園地帯を飛行する，オランダ海軍が救難／捜索用に使用しているウエストランド"リンクス"ヘリコプタ。

Westland Lynx Resque / Serch Helicopter

NETHERLAND NAVY HELICOPTERS





曲技飛行訓練をするT-2練習機

MITSUBISHI / JASDF T-2 TRAINER

(Photos by Y.Toda)

航空自衛隊のアクロバットチーム“ブルーインパルス”は現在F-86Fを使用しているが，機体の老化などから後継機として国産の超音速練習機T-2を予定しており，そのためのテスト飛行が松島基地で行なわれている。写真は基地上空で3機による着陸進入をするT-2練習機。

Mitsubishi T-2, supposed to be the next machine of "Blue Impulse", are now in training at JASDF Matsushima Air Base

⇨



カメラ・ルポ



米第7艦隊主力空母 キティホークの艦載機

（本文67ページ参照）



米第7艦隊に所属する空母は6ヵ月の輪番制で西太平洋の哨戒任務についているが，今月は昨年9月から派遣されているキティホーク（CV-63）に搭載の第11空母航空団（CVW-11）に配属されている航空機を紹介しよう。写真はフィリピン近海を航行中のキティホーク。

CARRIER AIRCRAFT OF USS CV-63 KITTY HAWK



アングルド・デッキの第3カタパルトから発艦するVF-213のF-14Aトムキャット。

F-14A Tomcat of VF-213 leaving the ship







艦橋前方のフライト・デッキに並ぶ第114戦闘飛行隊(VF-114)所属のF-14A（手前）とVF-213のF-14A。

F-14A (forward) of VF-114 and F-14A of VF-213 on the flight dec



訓練飛行を終え着艦するVF-213所属のF-14A。 F-14A of VF-213 decking on



VF-213の司令官機F-14A。

VF-213 Commander's F-14A



着艦したVF-114所属のF-14A。

F-14A Tomcat of VF-114.



タッチ・アンド・ゴーの訓練をする第192攻撃飛行隊（VA-192）所属のA-7EコルセアII。

A-7E of VA 192 while in "touch & go" training



カタパルトに誘導されるVA-192のA-7E。



着艦したVA-192のA-7E。



A-6E of VMA(AW)-121

キティホークに飛来して空母での離着艦訓練を行なっている海兵第121全天候攻撃飛行隊（VMA(AW)-121）所属のA-6Eイントルーダー。



A-6E OF VA-52 in preparation for a catapult start.

カタパルト上で発進準備中のVA-52所属のA-6E。



第131電子戦攻撃飛行隊（VAQ 131）所属のEA-6Bプラウラー。





EA-6B of VAQ 131



グァム島のアガナ基地をホームベースにしている第1艦隊偵察飛行隊(VQ-1)の分遣隊としてキティホークに載っているEA-3B。

EA-3B of VQ-1-DET-B



カタパルトに向う第7偵察攻撃飛行隊(RVAH-7)所属のRA-5Cビジランティ

RA-5C of RVAH-7



着艦した第122空母早期警戒飛行隊(VAW-122)所属のE-2Cホークアイ。

E-2C of VAW-122 decking on



ウェーブ・オフする第33対潜飛行隊(VS-33)所属のS-3Aバイキング。VS-33にはS-3Aが10機，輸送型のUS-3Aが1機配属されている。

S-3A of VS-33 waving off



前部フライト・デッキ上の左からA-6E，F-14A，E-2C，S-3A。

A-6E, F-14, E-2C, and S-3A on the flight deck.

嘉手納基地に飛来した
F-15イーグル



F-15 EAGLES AT KADENA AFB　　Photos by Y. "JAKE" YAMADA

米太平洋空軍基地における訓練演習の一環として極東を訪問した，バージニア州ラングレイ基地の第1戦術戦闘連隊（1stTFW）所属のF-15戦闘機8機（A型7機，B型1機）は，先月号で紹介したように韓国での演習に参加の後，フィリピンのクラーク基地に向う途中給油のため去る2月11日沖縄の嘉平納基地に立ち寄った。





上/中は嘉手納基地に着陸するF-15Aイーグル。



Landing at Kadena



エプロンに勢ぞろいしたF-15A。
Eight Eagles on the apron

Detachment of eight F-15 Eagles from 1st TFW, dropt into Kadena AFB on their return way from Korea, after completing aerial combat training against F-4s.



着陸後記者団に公開されたF-15A。



タキシング中のF-15A。主翼下と胴体下に計3個の600ガロン増槽を装備している。

Taxing with three 600gal drop tanks.





フィリピンに向け離陸するF-15A。 Taking off for Philippine

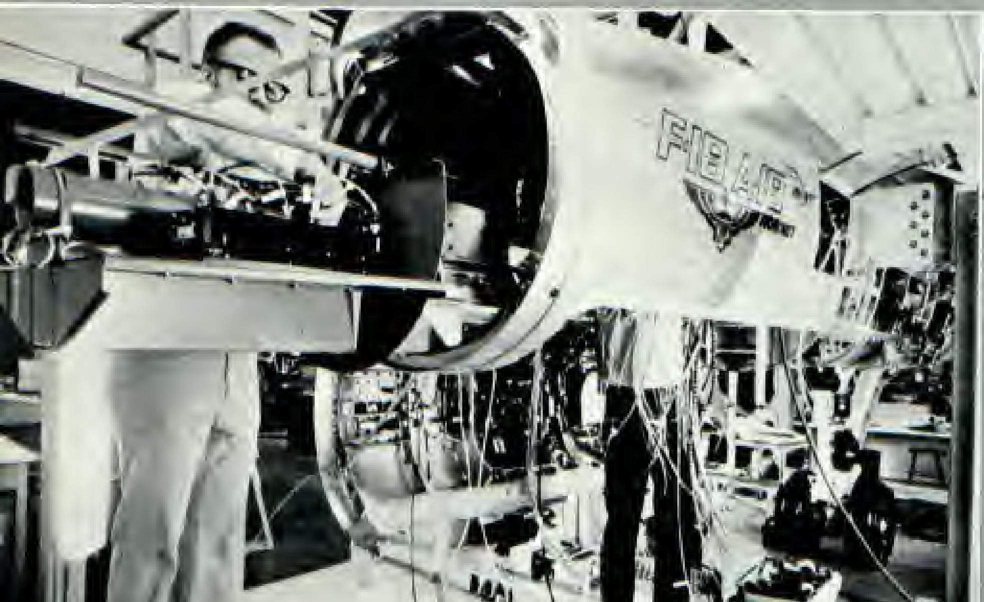

滑走路手前で離陸待機中の8機のF-15イーグル





△マッハ２の超音速旅客機と19世紀の４頭立て馬車。交通手段の変せんを語る絶妙のスナップ。このほどロンドンからニューヨークまでのコンコルドによる英国郵政省の超音速の郵便輸送を記念してヒースロー空港で撮影されたもの。

△ A British Airways Concorde, and a four horse-power 19th century stagecoach... vastly diferent methods of transporting mail that were pictured at London's Heathrow Airport to make the inauguration of the British Post Office's daily supersonic Datapost services to New York.



◁セントルイスのマクダネル・ダグラス社で製作中の米海軍用戦闘機F-18ホーネットの実物大模型。これは正確な配線・配管の点検作業に役立てようと，組み立てにたずさわる技術者たちのために作られたもの。第1号機の初飛行は今年後半に予定されており，海軍と海兵隊は計811機のF-18とA-18の調達を予定している



(TASS)

△▷宇宙層や高々度の観測用に改造されたYak-40の"空飛ぶ測候所"。写真上はその機内で，テレビ装置や観測用機器でいっぱい。

△▷ A superesensitive TV system installed on board the flying observatory YAK-40 aircraft, to register such a luminescence in all weather, has been designed at the Institute of Earth's Magnetism, Inosphire and Radio Waves of the USSR Academy of Sciences

▽スウェーデン空軍所属のC-130輸送機は主に国連主導の難民救済活動に使用されている。同機は不整地における離着陸ができるため救難機にはうってつけの輸送機。1977年アフリカのアンゴラ北東部の食糧危機の際，5万人の難民救済のため同空軍機3機が10日間に400万トンの食糧を輸送した。



(TASS)



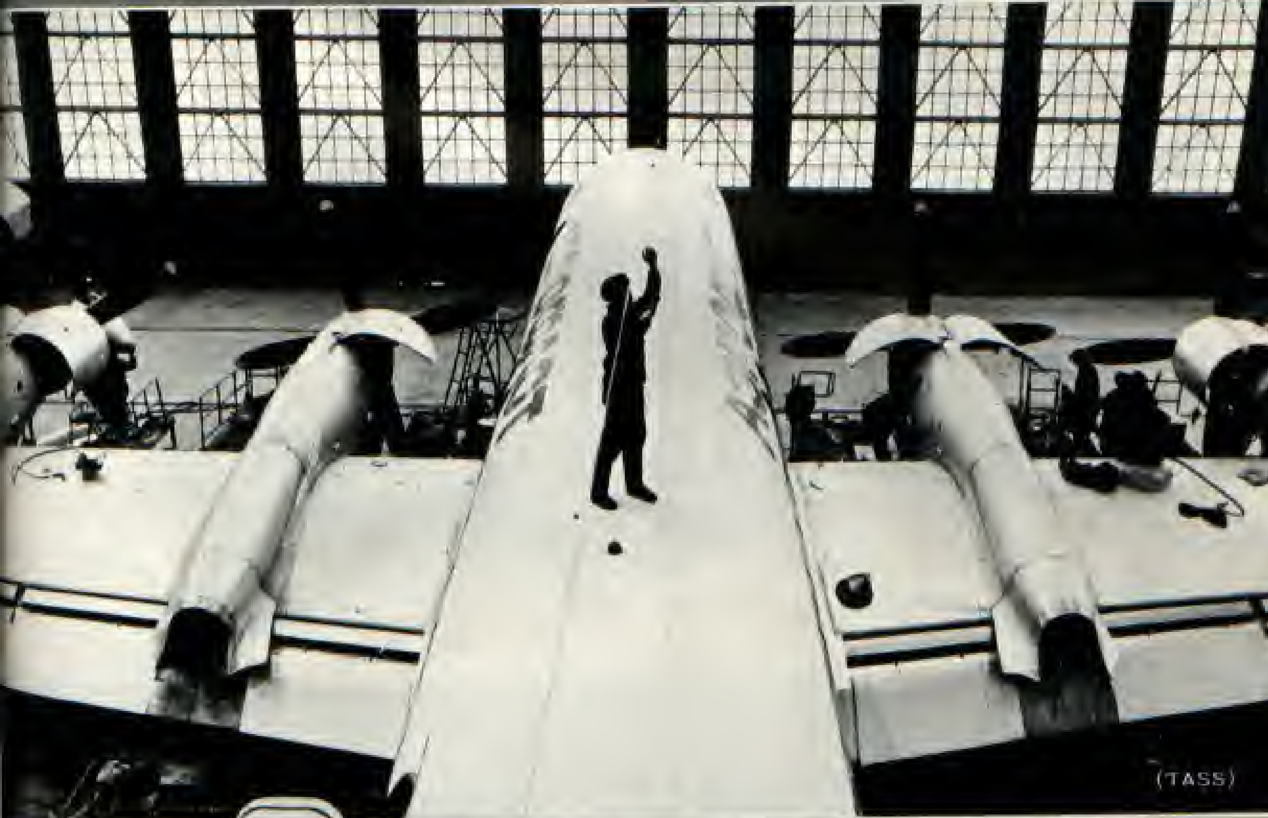

(APN)


(TASS)

ソ連の空軍パイロットの訓練風景を示す最新のスナップ。上の写真はYak-28"ブリュワー"爆撃機と乗員たち。機首が透明な"ブリュワーC"と呼ばれる型で機首の細部がよくわかる。
左の写真はこのほど行なわれた空・陸共同の"ベレジナ"演習で空挺隊員の輸送用に動員されたIℓ-76。

△ Yakovlev Yak-28 "Brewer" and its crew

◁ An air born unit before the flight on Ilyushin Iℓ-76



(TASS)

このページはＩℓ-18の最終組立て工場。同機はアエロフロートの主要国内線と近距離国際線の主力機として，1960年代に広く使用されたターボプロップ４発機。すでに700機余が生産されたといわれるが，現在も新型機が製作されている。

At the ass embly shop of Ｉℓ-18 transport.



(TASS)



2月中旬厚木基地に飛来した海上自衛隊第71航空隊のUS-1（東京都　稲垣友紀）。



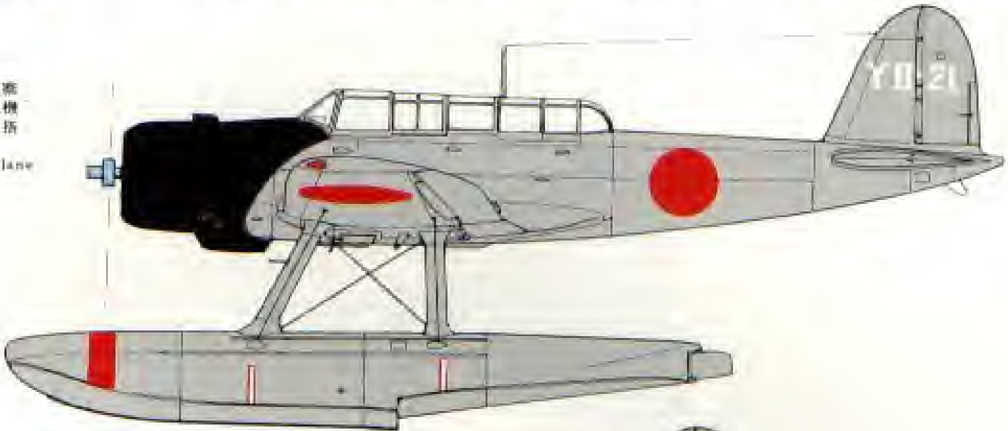
新明和工業PS-1の第20号機（京都市　北川[illegible]平）。



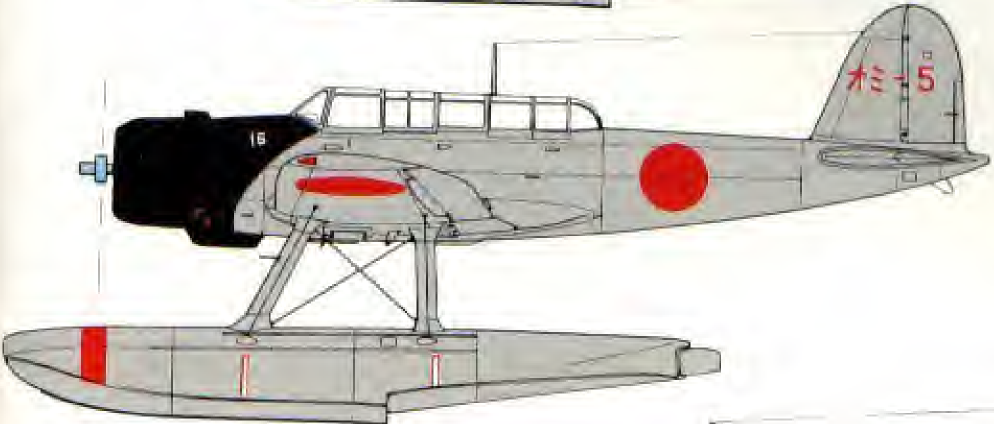
今月2月からB.707に変わって羽田に乗り入れ始めたノースウエスト航空のB.727-200（東京都　竹内[illegible]久）。

ワイドカラー
WIDE COLOUR

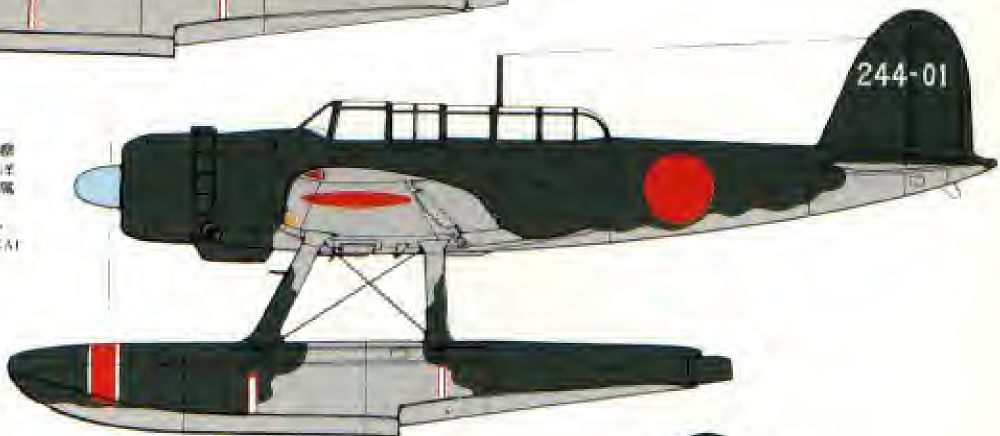
NAVY TYPE-ZERO RECONNAISSANCE SEAPLANE (E13A1)



① 零式水上偵察機11型，水上機母艦「瑞穂」搭載機
E13A1, Seaplane Carrier MIZUHO.



② 零式水上偵察機11型，大湊航空隊所属機
E13A1, Ohminato KOKUTAI



③ 零式水上偵察機11型甲，巡洋艦「鳥海」所属機
E13A1a, Battle Cruiser CHOKAI



④ 零式水上偵察機11型甲，第903航空隊所属機
E13A1a, No.903 KOKUTAI

© K.Hashimoto



S9 Hart with float undercarriage

スウェーデン空軍の偵察機

Swedish AF's Reconnaissance Planes





One of fourteen S12 Heinkel He114B-1, exported to Sweden in 1939.

〔左２枚〕935年にスウェーデンでライセンス生産されたホーカー・ハート。同機はホーカー社のシドニイ・カム設計による複葉複座の高性能爆撃機。1930年に英空軍の実施部隊に引渡されたときには，戦闘機が追いつけなかったというエピソードがある。各種のエンジンを積んだ各種の型があるが，スウェーデンで生産したのはブリストル・ペガサスⅠ　M２空冷エンジン(690hp)装備で，エンジンともに50機がライセンス生産され，一部はスキーをつけたり，写真のようにフロートつきの水上機となって，偵察機として使われている。制式名はS 9。

〔上・下〕1939年の第二次大戦開戦直前にドイツから14機輸入したハインケルHe114。He114は1935年に設計された複葉双フロートの艦載偵察機。BMW 132K空冷エンジン(960hp)を積んだ最初の生産型He114A-2は1938年から量産されたが，スウェーデン空軍が購入したのはこの型の輸出型He114B-1である。制式名はS12。



スウェーデン空軍の翼たち ②



J8 Gloster Gladiator (L.G. Soldeus)



S14 Fieseler Fi156 Storch

【上・下】カラー・ページにあるように，スウェーデンが大戦中に輸入して連絡および観測機として使ったフィゼラーFi156Kシュトルヒ。同機は離陸滑走距離60m，着陸滑走距離はわずかに20mという当時としては驚異的なSTOL機。大戦中ドイツ軍の全戦線で観測，地上支援機として活躍した。フランス，チェコでも生産され，戦後も使われている。

〔右上〕スウェーデンが1940年にイタリアに90機発注したカプロニCa311。同機はイソタ・フラスニキ・デルタRC35学立V型12気筒エンジン（700hp）双発の偵察・爆撃機。12.7mm機関銃を操縦席後方の砲塔に2挺，両主翼付根に2挺のほか，乗員の手持ち機銃として7.7mm 2挺という武装で，爆弾搭載量は1,100-ℓb（226kg）。最大速度431km/h（高度4,999m），巡航速度349km/h，実用上昇限度8,849m，航続距離1,279kmという性能。スウェーデン空





S16 Caproni Ca313

軍が購入した90機はイタリアからドイツ経由で南スウェーデンまで空輸されたが，無事到着したものは82機であった。同空軍で使用した5ヵ年間に，44人のパイロットが同機の事故で死亡している。偵察機（S16）のほかに爆撃機（B17），雷撃機（T16），輸送機（Tp16）としても使っている。

〔下〕スウェーデンのサーブ社が1937年に設計した全金属製の中翼複座の偵察・爆撃機サーブ17。1号機は1940年5月に初飛行。A，B，C型を含めて1944年までに総計325機が生産された。B型の搭載エンジンはスウェーデンでライセンス生産したブリストル・マーキュリー24（980hp）で，急降下爆撃型（B17B）と偵察型（S17B），水上機型（S17BS）があったが，写真の機体は偵察型のS17Bである。

S17B SAAB17B





J26 Mustang (L.G. Soldeus)

1941年から開発がスタートした国産の推進式レシプロ戦闘機サーブ21A の戦列化が遅れたために、大戦末期にアメリカから50機購入したP-51Dムスタング。空軍の制式名はJ26。



上と同じくJ26ムスタング戦闘機。スウェーデン空軍は大戦末期から戦後にかけて、本機につづいてモスキート、ベノムなどの戦闘機を導入したが、同時期の主力戦闘機は本機と前号本欄で紹介した国産のJ22戦闘機であった。

J26 Mustang (L.G. Soldeus)



S17B SAAB 17B two-seat Reconnaissance Plane


S17BS SAAB 17B Reconnaissance Sea-plane





S18A twine-engined Reconnaissance Plane

〔左上〕これもサーブ17Bの偵察型S17B。サーブ17のうち最初の生産型であるA型はスウェーデンでライセンス生産したP&Wツイン・ワスプSC3-G(1,065hp)を装備したもので，132機が作られ，前述のB型は144機，エンジンをやはりスウェーデン製のピアジオP9bis RC40D(1,020hp)としたC型は77機が生産されている。写真でおわかりのように，主脚の大きなカバーが特徴で，これは後方に収納した状態でも，翼下に大きく張り出していた。ピアジオ・エンジン装備のC型は最大速度434km/hであった。

〔左中・下〕双フロートをつけたサーブ17Bの水上機型であるS17BS。水上機型は3座席で，幅の大きな頑丈そうな1枚板のフロート支柱が特徴であった。方向安定のために両水平尾翼にフィンが追加装備されている。水上機型は38機が生産され，陸上機型とともに1948年ごろまで使われている。

〔上・下〕サーブ社がアメリカ人技師の協力を得て1938年に設計したサーブ18Aの偵察型S18A。サーブ18はスウェーデン製のP&Wツイン・ワスプSC3-G(1,065hp)2基を搭載した双発双尾翼3座機で，1号機は1942年6月に初飛行，爆撃型(B18A)と偵察型(S18A)両型にわたって計60機が生産された。偵察型はSka5とSka13カメラを積んだほか，上と下の写真でも見られるように，機首の左下にレーダーを装備した。下方視界のために，コクピットは胴体中心線よりも左寄りに設けられていた。のちにエンジンをスウェーデンでライセンス生産したダイムラー・ベンツDB605B(1,475hp)に換装したB型も120機が生産されて，ジェット機時代が到来する1950年代なかばごろまで使われている。B型は最大速度570km/h，巡航速度480km/h，実用上昇限度9,784m，航続距離2,507kmという性能であった。





① 第4航空団第7飛行隊（松島）所属機



② 第6航空団第4飛行隊（小松）所属機

JASDF'S
F-86F
"KYOKKO"



③ 第81航空隊第3飛行隊（三沢）所属機

グンゼ産業Mr.カラー 配合ガイド





配合ガイドの見かた

グンゼ・カラーのビンをレイアウトした混色パターンは、左のナンバーがグンゼ・カラーナンバーで、中央の目盛りは混合%を示し、ひと目盛りが10%を示しているが、厳密な混合%を示しても、あまり重要とはいえない個々の色感とかモデル塗装上の個性という問題もあり、あくまでも、この混合比は目安とお考え願いたい

航空自衛隊のF-86F"旭光"



(4) 第8航空団第10飛行隊（築城）所属機



第8航空団第6飛行隊（築城）所属機



⬆ 第3航空団第8飛行隊（小牧）所属機

航空自衛隊のF-86Fセイバーの塗装

図① 航空自衛隊第4航空団第7飛行隊の所属機（松島基地）。マークは第4航空団の「4」を図案化したもので、ブルーで記入されている。航空自衛隊のF-86Fセイバーは全面無塗装の銀、機首の銃口部ハッチと胴体尾部が、やや黒っぽい金属となっており、垂直尾翼上端のアンテナ内蔵部はクリーム色がかったグレイである。
図② 航空自衛隊第6航空団第4飛行隊（小松基地）の所属機で、マークは「6」の図案化されたもの。黄色に黒フチつきの三角と、青色の三角が重ねて描かれている。
図③ 航空自衛隊第81航空隊の第3飛行隊（三沢基地）偵察機で、機首が赤に黒フチつき。尾翼のマークは、この第3飛行隊が以前に第2航空団に所属していたなごりとして2本の赤い黒フチつきの帯を記入している。
図④ 航空自衛隊第8航空団第10飛行隊（築城基地）所属機。数字の「8」を図案化したマークは黄色で、一部ブルーのかげフチつき。尾翼の帯はブルー。なお第6飛行隊所属機は、同じ図案のマークであるが、帯が赤となっている。機体に記入されているナンバーは全機黒で、機首のナンバーはシリアルのうしろ3桁(888)である。

☆グンゼMr.カラー☆

飛行機、自動車、船、鉄道、そして戦車に軍艦に至る基本色がそろっているグンゼ・カラーは昔から定評のあるカラー。それぞれの専用色がそろっているが、飛行機の塗装に、これら飛行機以外のカラーを応用するのも、上手なカラーの使い方で、たとえばインシグニアレッドの代用となりそうな鉄道色の（赤2号）だが、同じ赤色にしても飛行機用とはちょっと異なる自動車とか、鉄道用を部分部分で塗り分けてみるという手法もある。

なお、飛行機用にはドイツ機色としてRLMグレーとかF-15イーグル用には、エアスペリオリティ・ブルーなどのカラーも新発売中。グンゼ・カラーなら、ほとんど混色の苦労はいらないほどに、それぞれ専用色がそろっている。

（イラストと解説・橋本喜久男）







〔上〕第8航空団第6飛行隊（築城）所属機。
〔中〕第4航空団第7飛行隊（松島）所属機。
〔下〕第81航空隊第3飛行隊（三沢）所属機。


S14 Fieseler Storch (L.G. Soldeus)

〔上〕1939年にドイツから購入して偵察機として使ったフイゼラー・シュトルヒ。空軍の制式名はS14。
〔下〕1936年から41年にかけてスウェーデンの国内航空機工場で57機がライセンス生産されたフォッケウルフFw44シュテイクリッツ初歩練習機。空軍の制式名はSK12。Fw44は150hpのシーメンスSh14a空冷エンジンを積んだ，卓越した飛行性能の練習機で，原型は1932年に初飛行，ドイツ空軍では第二次大戦の全期間を通じて練習機として使っており，スウェーデンのほかにフィンランド，トルコ，南米各国など海外の11か国で使われている。

SK12 Focke Wulf Fw44 (L.G. Soldeus)


旧日本軍用機で武装した 創設期のインドネシア空軍

INDONESISAN AIR FORCE: Days Of Establishment, When The Major Force Was Seized Japanese Planes.



Ki.79, Otsu-type remodeled by Manshu



Ki.36

1945年、第二次大戦終了と同時に解放されたインドネシアは、その後2か年間にわたってオランダを相手に独立戦争を闘った。その戦争のさなかに呱呱の声をあげたインドネシア空軍は、1946年4月9日、ジャカルタ郊外のマグーブ（Maguwo）飛行場で、創立記念式典を行なった。その式典の模様を伝える貴重な記録が、ここに掲載した写真である。

インドネシア陸軍のさん下として創設された空軍の装備機は、ほとんどが旧日本軍の軍用機を整備・復元したもので、記念式典当日は、その各機がつめかけた観衆の前で飛行展示を行なった。前ページ写真は飛行ショーに発進する2式高等練習機(キ79)。97式戦闘機(キ27)をもとに満州飛行機で改造した2式高練は、単座の甲型とタンデム複座の乙型があったが、写真の機体は乙型である。



Ki.79





Ki.36

前ページとこのページは，いずれも飛行展示中の旧日本陸軍機。左上と上は立川98式直協偵察機（キ36）。左下と下は2式高練甲型のダイナミックな離陸。インドネシアではこの日を記念して，1965年まで4月9日を航空日としていたが，1966年以降は10月5日の軍記念日に同時に祝っている。



Ki.79 taking off

Ki.51 Sonia and DC-3



写真上は三菱99式軍偵察機(キ51)と向う側にはDC-3も見える。この99式軍偵はセマラング（Semarang）のオランダ軍司令部の爆撃にも出動した。
写真下は98式直協の前に立つインドネシア空軍のマンティリイ中尉。同中尉は一技師として、日本軍の降伏後手に入れた数多くの日本機の復元にあたった。
右ページは滑走中の98式直協（上）と2式高練乙型。拡声器のスピーカーから流れる解説に耳をかたむけながらのんびりと飛行ショーの見物。

Nothing is more important than those pictures taken at Maguwo Airfield, Jagjakarta, Indonesia on 9 April 1946, when the Air Force was established as part of the Army with Commondore S. Suryadarma as Chief of Staff. Most of the aircraft were Japanese planes rebuilt upon seizure into flying condition. All photos belong to Erlangga Suryadarma, son of the then Chief of Staff.

Lt. Mantiri, the engineer who rebuilt most of the Japanese aircraft, in front of a Ki.36 Ida.



Ki.36



Ki.79





このページは曲技飛行を展示した93式中間練習機“ウイロー”。創立のころのインドネシア空軍が完全な状態で装備した。旧日本機は、この“ウイロー”のみ。同空軍パイロットが飛行訓練で初めて飛ぶのもこの飛行機であった。式典当日は、曲技飛行のほかに、落下傘降下のショーにも一役かった。

K 5 Y 1 "Willows" in flight demonstration



あるムスタング　エクスカリバーIII世

(Captions by R. C. Mikesh)



(148ページ本文記事参照)

〔上〕ノルウェーのオスロ空港で、北極越え飛行にそなえて最後の補給を受けるエクスカリバーIII世。

〔下〕オスロを飛び立ったエクスカリバーIII世は最終スタート地点であるノルウェーのバルドフォスに着陸、北極をめざした。写真はバルドフォスで点検中。主翼と後部胴体に燃料タンクを増設、満タンにすると大きな荷重のかかる尾輪が気がかりであった。主翼上面には、気圧の差で燃料がもれるのを防ぐためにテープが張られている。

〔右上〕バルドフォスでノルウェー空軍の高官と打ち合わせをするブレア(前方左)。

〔右中段左〕オスロ空港で整備に協力してくれた人たちに別れをつげながら機上の人となったブレア。スタートラインのバルドフォスをめざす。

↑ The over the North Pole flight was started here at the airport in Oslo, Norway. The date of this flight was May 29, 1951.

↓ Note the patched seams along the top of the wing, where, on a flight the year before, the low pressure above the wing had literally sucked fuel out through these fine skin openings.



〔中段右〕オスロ空港でコンパスの調整をするブレア（左）。この北極越え飛行にそなえて整備した航法用の計器は比較的かんたんで安価なものであった。1951年5月29日の記念すべき飛行の成功は、コースの地点と時間の明確な把握と計算によるものであった。

〔右下〕バルドフォスで給油中。主翼には燃料タンクが増設されて、満タンにすると681ガロン(2,578-ℓ)。これにパイロット後方の胴体タンクの175ガロン(662-ℓ)を加えると燃料搭載量は計856(3,240-ℓ)。アラスカのフェアバンクスまでの無着陸飛行にそなえて、すべてバードフォードで満タンにした。



Captain Blair (left) discusses his departure plans at Bardufoss with C. O. of this NRAF fighter outpost, Lt. Col. Jon Tredte, right.



Giving a parting wave to those assisting him at Oslo, Captain Blair settles into the cockpit of Excalibur III for the first leg to Bardufoss, Norway.



Captain Blair makes one final check of his astro compass before leaving Oslo. The major success of the mission was based upon flawless calculatinos for specific points and time.

The entire wing was modified to hold gasoline, 681 gallons in all, plus 175 gallons in a fuselage tank behind the pilot's seat. Tanks were topped off at Bardufoss.



装備機でたどる 米第5空軍戦史 ⑪



WINGS OF 5TH AIR FORCE

〔左〕1943年初期にニューギニアのポートモレスビーで撮影したB-25Cミッチェル。ネットでおおった掩体で待機中のもの。コクピット下のマークから第38爆撃大隊（38th BG）第71中隊（71st BS）の所属機と思われる。

〔下〕1944年2月8日、ニューギニアのサイドールで撮影した第3軽爆大隊（3rd BG）第90軽爆中隊（90th BS）のA-20G。タビをついた事故機である。後方に3機並んで見えるのは、第8戦闘大隊（8th FG）第36戦闘中隊（36th FS）のP-47Dである。

〔右上〕撃墜した日本機の油を浴びて帰ってきたP-40E。第49戦闘大隊（49th FG）第7戦闘中隊（7th FS）の所属機で、1943年5月、ニューギニアのドボズラ基地で弾薬を補給中のものである。

〔右中〕上と同じくドボズラ基地で給油中の第49戦闘大隊第7戦闘中隊のP-40K。機首の鮫のマークが面白い。

〔右下〕これも1943年4月5日にドボズラ基地で撮影した第49戦闘大隊第9戦闘中隊（9th FS）のP-38F。垂直尾翼の白線1本は小隊長機を示すものと思われ、たぶんクレイトン・タイシー中尉（Lt. Clayton Tice）の乗機であろう。

← B-25C Mitchell probably belongs to 38th BG, 71st BS, early 1943, Port Moresby, New Guinea (USAF)

A-20G, 3rd BG, 90th BS, 8th Feb. 1944, New Guinea. (USAF)





P-40E, 49th FG, 7th FS, May 1943, New Guinea. (USAF)



P-40K, 49th FG, 7th FS, 1943, New Guinea. (USAF)



P-38F, probably flown by Lt. Clayton Tice, 49th FG, 9th FS, 4th May 1943, New Guinea. (USAF)



C-47, 433rd TCG, 69th TCS, 13th Dec. 1943, Finschhafen, New Guinea. (USAF)



C-47, 433rd TCG, 68th TCS, 18th Dec. 1943, Finschhafen, New Guinea. (USAF)

〔上〕1943年12月13日、ニューギニアのフィンシュハーフェンで撮影した第433兵員輸送大隊（433rd TCG）第69兵員輸送中隊（69th TCS）のC-47。後方に2機並んでいるのは第348戦闘大隊のP-47D。

〔左〕同じく第433兵員輸送大隊第68兵員輸送中隊（68th TCS）のC-47。1943年12月18日、フィンシュハーフェンにて。

〔下〕これも第433兵員輸送大隊のC-47で、1944年2月6日、ニューブリテン島のグロスター岬で撮影。

C-47s, 433rd TCG, 6th Feb. 1944, Cape Gloucester, New Britain. (USAF)





ジェット軍用機の先輩たち

イギリス編 ⑯

アームストロング A. W. 52G ホイットワース A. W. 52

胴体や尾翼の抵抗が減って高性能が期待できるとの構想のもとに、無尾翼機あるいはフライング・ウイングに着目した設計者は多い。ノースロップのフライング・ウイングが有名で、レシプロ4発のXB-35や4発ジェットのXB-49爆撃機などが試作されたが、いずれも実用にはいたらなかった。アームストロング・ホイットワースA.W.52も1947年に試作されたジェットエンジン双発のフライング・ウイングであるが、これも2機が試作されただけの研究機に終った。A.W.52の場合は、無尾翼旅客機の開発をめざすA.W.社が、その研究機として試作したもので、厳密な意味では軍用機とはいえないが、完成した2機とその前段階の研究機であるA.W.52Gグライダーともに空軍のシリアルがあたえられており、開発には軍の協力も大きかった。成功すれば、もちろん軍用機として活用する考えがあったことはまちがいない。今回はあえて、この特異なジェット機の先輩の“予備軍”を採りあげることにした。

写真上と下は、A.W.52の試作に先だって、操縦性や安定性をテストするために1945年に作られたA.W.52Gグライダー。同機にはRG324のシリアルがあたえられ、機体には英軍機のマークもつけられていた。45年3月1日にホイットレーに曳航されて初飛行、20,000ft（6,096m）の高度で放されると約30分滞空することができた。同機の諸元は、全幅16.41m、全長5.89m、全高2.54m、翼面積41.16m²。初飛行後2年間にわたってテストがつづけられた。



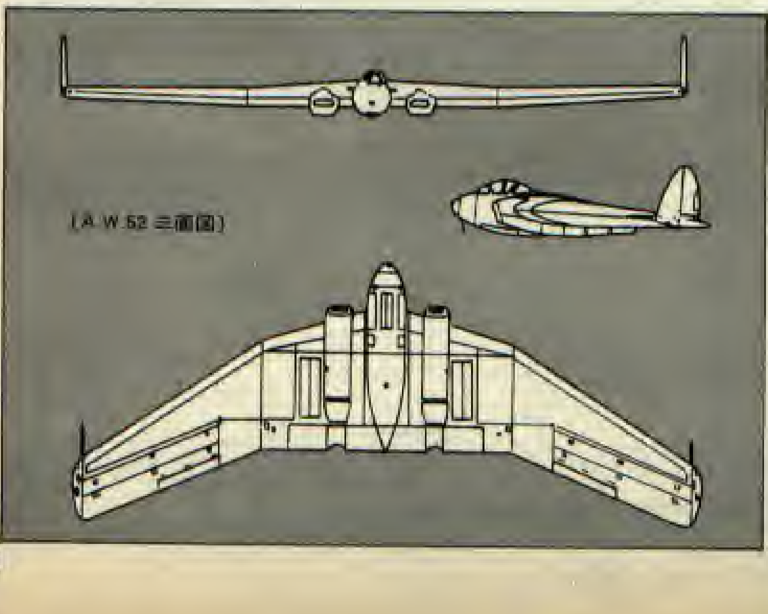


グライダーのA.W.52で低速での操縦性と安定性のデータを得たA.W.社では、ひきつづいて2機の双発ジェット・フライングウイングA.W.52を試作した。1号機はロールスロイス・ニーン　ターボジェット（推力2,268kg）を積んで1947年11月13日に初飛行、ロールスロイス・デルウェント（1,587kg）を積んだ2号機は1948年9月1日に初飛行した。

上・右・下はいずれもA.W.52の1号機（TS363）。A.W.52はグライダーのA.W.52Gをひとまわり大きくした外形で、全幅は27.43m、エンジンは翼内に半埋込式のナセル内に積まれ、中央のナセルにはタンデム複座の乗員席が設けられた。このうち前方のパイロット席はマーチン・ベーカーの射出座席であった。翼の外翼部は前縁で35°の後退角がつき、縦と横の操縦は両外翼部後縁に設けられたエレボンで行ない、方向修正とヨーの操縦は翼端のフィンとラダーを使った。写真右と下では、中央翼後縁のファウラー・フラップが下げられている。1号機は1948年9月のファーンボロ・エアショーで初めて一般に公開された。







（A.W.52 三面図）









ここの3枚の写真はデルウェント・エンジンを積んだA.W.52の2号機（TS368）。2号機は搭載エンジンが違うほかは1号機とほぼ同じである。

A.S.52はテストの結果、1号機は約500mph(804km/h)の最大速度を出したが、期待されたほどの性能ではなく、1949年までテストをつづけたA.W.社では、ついにフライングウイング形式の機体の開発を中止することになった。

なお1号機のTS363は1949年5月の飛行テスト中にフラッタを起してパイロットのJ.O.ランカスターはベイルアウト、英国でマーチン・ベーカーの射出座席で緊急脱出した最初のパイロットとなった。脱出後同機は滑空で着地、損傷は意外と少なかった。2号機のTS368はのちにファーンボロの航空施設に引渡され、1954年ごろまでテストがつづけられている。A.W.52は、結局研究機の段階で開発は中止されたが、優雅で美しい設計のフライングウイングであった。





Carried here are all No.2 Plane of A.W. 52 (TS368), powered by Rolls-Royce "Derwent" engine. Except for the engine, No.2 Plane was similar to No.1 Plane (TS363) which carried Rolls-Royce "Nene". The Nene-engined TS363 showed the capability of 500 mph, but no good results in other respects, and the company gave up the development in 1949. During a test flight of TS363 on 30 May 1949, a flutter forced the pilot, J.O. Lancaster to abandon the ship, giving a "honor" to him of the first person in the U.K. to use the Martin-Baker ejector in an emergency. The second A.W.52 was handed over to the Royal Aircraft Establishment at Farnborough, where it was used for experimental flying until it was disposed of in June 1954.



